

**Avis de la Ville de Lévis sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet RABASKA
dans le cadre du processus d'évaluation environnementale fédéral mené par l'Agence
canadienne d'évaluation environnementale, mars 2006**

1. Préambule

Le 8 février 2006, l'Agence canadienne d'évaluation environnementale annonçait le début de la période de consultation publique sur l'étude d'impact (EI) du projet Rabaska, en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

Cette période de consultation a pour objectif de permettre aux parties intéressées d'exprimer leurs commentaires sur la pertinence de l'étude, par rapport à la directive fédérale émise pour sa préparation.

Ces commentaires sont d'actualité, d'autant plus que plusieurs éléments du projet sont régis, en tout ou en partie, par la réglementation municipale. De plus, la Ville de Lévis entend faire écho aux préoccupations et demandes exprimées par sa population concernant notamment la sécurité, l'esthétique du paysage, la valeur des propriétés, les retombés économiques. Toutefois, compte tenu du temps qui est requis pour procéder à une revue exhaustive de l'étude d'impact environnemental soumise par Rabaska, le présent document traduit et reflète en partie l'ensemble des préoccupations et questionnements de la Ville de Lévis quant au contenu de l'étude d'impact. Le présent avis porte sur des sujets d'intérêt ciblés, pour lesquels une recherche a été effectuée parmi les tomes, chapitres et annexes de l'étude d'impact. Les sections où l'information recherchée a été trouvée sont mentionnées dans le tableau joint en annexe, qui rassemble les commentaires des différentes directions qui ont participé à sa révision.

Ces préoccupations et les considérations de la Ville de Lévis, en lien avec le projet Rabaska, seront plus longuement traitées dans le mémoire que la Ville entend soumettre dans le cadre des audiences publiques que les organismes gouvernementaux concernés tiendront à Lévis au cours des prochains mois. À cette fin, la Ville entend elle-même consulter prochainement sa population sur le projet Rabaska. La Ville effectuera cette consultation en respectant ses champs de compétences et d'intérêts, et intégrera, dans son mémoire, les commentaires formulés, en cette occasion, par les intervenants locaux.

Parce que le présent avis sera déposé sur le registre public de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, la Ville souhaite que le promoteur prenne connaissance de ses «préoccupations», «demandes» et «exigences» quant à la réalisation du projet Rabaska.

2. Commentaires généraux

2.1 *Analyse de risques et périmètres de sécurité*

L'analyse de risque qui a été effectuée pour le projet Rabaska prend en compte les défaillances techniques, l'erreur humaine, les conditions météo, la présence des lignes de transport d'énergie de 735 kw à proximité du site, le terrorisme et le sabotage. De même, les périmètres de sécurité qui sont retenus excèdent les normes européennes, américaines et mondiales.

2.2 *Description des activités du projet et des composantes du milieu récepteur*

Les directions de la Ville de Lévis qui se sont penchées sur l'analyse de l'étude d'impact considèrent que le niveau de détail de certaines parties de l'étude d'impact est parfois trop général pour permettre une évaluation acceptable des effets négatifs qui résulteront de la construction, de l'exploitation et de la fermeture du site ; les activités étant liées à cette dernière phase n'étant tout simplement pas évaluées.

La présentation des échanciers et des activités de projet à réaliser est généralement trop sommaire pour permettre une analyse détaillée des effets négatifs anticipés sur les composantes du milieu biologique et humain. Un commentaire similaire s'applique à la description de ces dernières composantes et à leur utilisation du territoire.

2.3 *Prédiction des effets négatifs*

Du fait d'une description trop sommaire des composantes du projet et du milieu récepteur, la prédiction des effets négatifs demeure, elle aussi, générale. Il est par exemple difficile d'identifier les périodes qui seraient les moins dérangeantes pour réaliser certains travaux. Prenons le cas du battage de pieux. La période de réalisation, la durée des travaux, l'horaire

de travail et les équipements utilisés sont autant d'éléments pertinents à préciser pour évaluer l'intensité du dérangement qui sera induit. L'utilisation du secteur par les poissons et les oiseaux, les périodes de migration et de reproduction ainsi que l'utilisation du secteur par les résidents et les saisonniers sont autant d'éléments à documenter pour évaluer la sensibilité des composantes qui seront affectées. C'est à ce niveau de précision qu'il est possible d'élaborer des mesures d'atténuation efficaces, comme devancer ou reporter l'activité à une période moins dérangeante, si possible, ou mettre en œuvre d'autres mesures d'atténuation appropriées.

La Ville de Lévis souscrit aux principes du développement durable, et en conséquence considère important que toutes les problématiques liées aux mammifères terrestres, à la faune avienne et aux espèces menacées soient bien documentées. Nous aimerions avoir l'assurance que tous les inventaires furent faits selon les règles de l'art, et que l'étude d'impact permettra de s'assurer que le projet Rabaska puisse se réaliser dans le respect de la biodiversité de ce milieu riche sur le plan écologique.

2.4 Mesures d'atténuation et engagements

Les directions notent que les mesures d'atténuation proposées demeurent vagues pour les activités qui sont associées à la phase de construction. Sans douter des bonnes intentions du promoteur, certaines mesures énoncées peuvent en elles-mêmes générer des nuisances ou des effets négatifs importants. À titre d'exemple, l'engagement du promoteur à permettre l'agriculture sur 65 % des terres qui seront achetées (pour permettre la construction du terminal) vise à réduire les effets négatifs du projet sur l'utilisation du territoire. Cette mesure doit cependant être assortie d'un engagement du promoteur à maintenir le caractère champêtre de ces dernières et à favoriser des pratiques agricoles conformes aux objectifs du développement durable.

On retrouve également dans l'étude d'impact plusieurs engagements du promoteur. Plusieurs de ces derniers concernent des sujets qui sont assujettis à la réglementation municipale (protection incendie, sécurité publique, gestion des matières résiduelles, esthétiques du paysage, etc.). Au regard de ces engagements, le promoteur est invité à préciser les détails qui permettront, aux directions concernées, de valider l'acceptabilité des mesures proposées et d'aider le promoteur à se conformer aux exigences réglementaires.

3. Thèmes et sujets considérés

La Ville de Lévis a regroupé ses commentaires sous trois thèmes distincts, lesquels englobent plusieurs sujets qui sont énoncés dans les tableaux joints au présent document. Dans chacun de ces tableaux, la référence aux sections concernées de la directive fédérale et de l'étude d'impact est indiquée. Les commentaires y sont énoncés en terme de «préoccupations», de «demandes» ou d'«exigences».

Dans le cas des «exigences», il s'agit de points pour lesquels le promoteur devra se conformer (exigences de la réglementation municipale). Les «demandes» font référence à des points pour lesquels la Ville souhaite soit : un engagement formel de la part du promoteur, des précisions sur les mécanismes et les modalités d'exécution ou une réponse claire à des demandes déjà exprimées par la Ville de Lévis. Les «préoccupations» concernent des points pour lesquels les inquiétudes de la population sont fortes. Bien que ces points relèvent dans certains cas de la juridiction d'autres paliers de gouvernement, ils sont néanmoins aussi importants pour la population et la Ville de Lévis que les «exigences» et les «demandes» exprimées dans ce document. Les sections qui suivent présentent les principaux éléments de ces tableaux.

4 Développement durable

4.1 Développement économique

L'étude d'impact déposée par le promoteur traite essentiellement du maintien de l'intégrité de l'environnement et présente peu de choses au regard de l'amélioration de l'équité sociale et de l'amélioration de l'efficacité économique, qui sont également des éléments-clé du concept de développement durable.

La Ville de Lévis croit que les dimensions sociales et économiques d'intégration de ce projet doivent être approfondies dans l'étude d'impact et demande au promoteur d'apporter des précisions concernant plusieurs sujets. De fait, la Ville de Lévis considère que le promoteur doit se prononcer sur la demande exprimée par la Ville concernant le développement de projets liés à la valorisation du potentiel thermique inhérent au processus de gazéification du GNL (de l'état liquide, à moins 160 degrés Celsius à l'état gazeux, d'environ 20 degrés Celsius), notamment dans le secteur agroalimentaire (exemple : congélation des aliments) ; la Ville de Lévis se réservant le droit d'autoriser et réglementer ultérieurement, le cas échéant, tels usages.

4.2 *Fiscalité municipale et recouvrement de coûts*

Les retombées fiscales annoncées publiquement par le promoteur, en terme de revenus nets pour la Ville de Lévis, dépendront de la classification du projet et de l'évaluation imposable de ses composantes, lesquelles classification et évaluation s'avèrent relativement complexes. Afin de prévenir toute ambiguïté à ce sujet, et compte tenu des engagements pris publiquement par le promoteur en ce sens, la Ville de Lévis demande au promoteur de signer, dans les meilleurs délais, une entente ferme, portant minimalement sur la durée de vie du projet (soit 45 ans, selon l'information reçue du promoteur) et offrant des garanties irrévocables en ce sens.

Le promoteur s'est par ailleurs engagé à n'engendrer aucun coût à la charge de la Ville de Lévis pour les besoins spécifiques de son projet. Cet engagement devrait s'étendre à tous les frais engagés par la Ville de Lévis, à l'externe, pour analyser et traiter le projet Rabaska et les demandes formulées par le promoteur (ex : frais inhérents à la préparation du dossier à soumettre à la CPTAQ).

4.3 *Activités récréatives*

L'étude d'impact ne présente pas une évaluation claire des effets reliés à la présence et à l'utilisation du quai méthanier sur les activités prévues dans le cadre du projet d'implantation d'une route de navigation de plaisance en bordure du fleuve, soit la «Route bleue». Il est prévu que cette route traverse le secteur à l'étude. De même, les implications du projet au regard des activités récréotouristiques prévues par la Ville de Lévis et ses partenaires dans le territoire à l'étude devraient être documentées, et la réalisation du projet, évaluée en terme d'impact.

4.4 *Fermeture et démantèlement du site*

L'étude d'impact ne présente pas d'information sur la phase fermeture du site. La Ville de Lévis demande à ce que cette phase du projet soit décrite et évaluée pour satisfaire la section 3.3 de la directive fédérale et provinciale. La Ville demande au promoteur de préciser le mécanisme qu'il entend privilégier pour rassembler les argents nécessaires à la réalisation des travaux de démantèlement et de remise en état des lieux. À cette fin, le

promoteur devrait présenter un plan de fermeture du site. Il serait approprié que ce plan traite du démantèlement des infrastructures (recyclage, récupération et réutilisation des matériaux de démolition) et de la restauration du site (décontamination et restauration de la fonction agricole) et que les effets négatifs associés à la réalisation de ces activités soient évalués.

4.5 *Projet d'agrandissement*

Conformément aux engagements qu'il a pris en ce sens lors de la présentation de l'étude d'impact au Comité plénier de Ville de Lévis, en date du 30 janvier 2006, le promoteur doit s'engager formellement à ne pas augmenter (dans le temps) la capacité de production de son usine de regazéification (10 millions de mètres cubes de GNL par année). La Ville considère que cet engagement du promoteur répondra à une demande exprimée par une grande partie de la population.

D'autres commentaires sont présentés dans le tableau synthèse qui résume l'avis de la Ville de Lévis.

5 Sécurité

5.1 *Sécurité publique*

Sur le territoire de la Ville de Lévis, la sécurité publique relève du Service de sécurité incendie et du Service de police ; ce dernier étant également responsable de la gestion des plaintes relatives aux nuisances (bruits, poussières, odeur, éclairage, etc).

L'analyse de risque qui a été effectuée pour le projet Rabaska prend en compte les défaillances techniques, l'erreur humaine, les conditions météo, la présence des lignes de transport d'énergie de 735 kw à proximité du site, le terrorisme et le sabotage. De même, le promoteur mentionne (à l'annexe F de son étude, section 10.4.3,) le rôle de l'équipe interne et les équipements pour les interventions d'urgence.

Ces éléments devront être intégrés au plan de sécurité civile de la Ville de Lévis, pour lui permettre de mettre en place des mesures appropriées, pour sa population, en cas de sinistre.

Le promoteur doit donc s'engager à fournir les informations nécessaires à la préparation d'un plan spécifique d'intervention en cas d'accidents industriels majeurs sur le site proposé.

En ce qui concerne les poussières et le bruit, la Ville s'attend à une étude plus poussée des impacts (cartographie des zones qui seront affectées, en fonction de la nature des travaux, de l'échéancier de réalisation, de la localisation de ces derniers, de la vitesse et de la direction des vents et du niveau sonore existant).

Une modélisation de l'éclairage du complexe devrait également être réalisée pour optimiser l'identification des effets nuisibles potentiels et des mesures correctives à apporter.

5.2 Sécurité incendie

En ce qui a trait à la sécurité incendie, le promoteur doit préciser son implication et ses engagements sur les points suivants :

- la formation des intervenants de l'entreprise et des ressources municipales ;
- les coûts et le positionnement stratégique des équipements requis pour l'intervention sur le site proposé ;
- le maintien et l'entretien des équipements requis par le caractère particulier de l'entreprise, pour toute la durée d'exploitation du site;
- les voies et les facilités d'accès en cas d'intervention sur le site;
- l'approvisionnement en eau et les réserves disponibles pour une intervention adaptée aux risques d'accidents industriels majeurs, présents sur le site proposé.

Par ailleurs, la Ville de Lévis estime qu'en matière de sécurité incendie et de sécurité publique, il est requis que le site soit desservi par deux routes d'accès, dont une donnerait directement accès à la zone de l'échangeur 330 (voies d'accès principal à l'usine). De plus, les véhicules d'urgence doivent avoir accès au quai à partir de la route 132.

6 Aménagement et utilisation du territoire

L'étude d'impact a été revue de façon à s'assurer que le projet proposé respecte l'utilisation et l'aménagement du territoire actuel et prend en considération les aménagements à venir. Les commentaires visent à s'assurer que les effets engendrés par le projet seront atténués à un niveau acceptable pour la population et /ou seront compensés, au besoin.

Ainsi, au sujet du maintien de la biodiversité, la Ville de Lévis demande au promoteur de reboiser une superficie équivalente à celle qui sera déboisée pour le terminal, l'usine et le gazoduc, de préciser les lieux qu'il entend restaurer et la durée de la période de suivi.

La route 132 sert d'emprise à la «Route verte» dans le secteur d'implantation de Rabaska. Afin de réduire les impacts, le promoteur prévoit demander à Transports Québec l'autorisation de construire une bretelle d'accès à partir de l'autoroute 20. La Ville souhaite qu'une demande officielle soit formulée au ministre des Transports du Québec à cet effet. Elle demande au promoteur de préciser ce qu'il entend faire si le MTQ refuse sa demande. Elle maintient également sa demande de privilégier l'accès à l'usine par la route Lallemand, dans le secteur de l'échangeur 330, pour diverses raisons qui sont énoncées dans le tableau qui regroupe les commentaires de la Ville.

Dans son étude, le promoteur s'est engagé à compenser les frais de relocalisation, de vente et d'achat de propriétés et les pertes de valeur qui seraient subis par les résidants situés à proximité des installations. La Ville demande au promoteur de préciser les mécanismes qui seront mis en place à cette fin, d'en déterminer les coûts pour les particuliers ainsi que les mécanismes de recours. Elle s'interroge sur ce qu'il adviendra dans le cas des propriétés qui ne trouveront pas preneurs.

Afin de satisfaire les exigences du règlement sur le contrôle intérimaire (RCI) concernant les cours d'eau et les habitats protégés, la Ville de Lévis invite le promoteur à préciser ses méthodes de travail, les périodes de réalisation et les mesures de contrôle et d'atténuation

qui seront mises en œuvre. Quant au cadre réglementaire, la Ville est à le valider en fonction de l'étude d'impact.

La Ville de Lévis demande également que l'approvisionnement en eau potable et l'évacuation des eaux usées de l'usine soient assurés par les réseaux d'infrastructures municipaux, dans un souci de planification urbaine et d'efficacité opérationnelle (bouclage de réseau) pour la desserte du secteur est du territoire (Ville-Guay), mais également afin de soutenir le développement d'un éventuel complexe agroalimentaire connexe à la filière de froid qui prendrait place de part et d'autre de la route principale d'accès reliant l'usine à l'échangeur 330 / route Lallemant, le tout sous réserve que la Ville autorise et réglemente ultérieurement, le cas échéant, tels usages.

Plusieurs autres préoccupations et demandes sont présentées dans les tableaux ci-joints.

Tableau 1 : Détail des préoccupations, des demandes et des exigences de la Ville de Lévis					
Thème	Sujet	Énoncé de la Directive Section	Énoncé de l'étude d'impact Section	Préoccupation	Avise de la Ville de Lévis
				Demande	Exigence (correspond à une compétence de la Ville)
Développement économique		Section 3 de l'Introduction	Tome 3 Terminal: 2.4.7 Tome 4 Gazoduc: 2.4.7.4	Description du milieu humain (démographie, secteur d'activité, formation, emploi, etc.) n'est pas suffisamment détaillée pour évaluer adéquatement les emplois directs et indirects qui seront créés, sur le territoire de la Ville de Lévis, ainsi que les retombées économiques en terme d'achat de biens et services locaux et régionaux.	La Ville demande un engagement ferme (de la part du promoteur) à l'effet de concevoir l'usine de regazéification, de façon à permettre au besoin la récupération de l'énergie thermique (froid) liée à la conversion du GNL liquide à l'état gazeux). Par ailleurs, l'utilisation d'une telle énergie peut servir à des fins industrielles, à proximité de ses installations, notamment à des fins agroalimentaires (congélation des aliments). Ces infrastructures doivent être prévues aux plans et devis, pour la demande des permis en vertu de la L.O.E., la Ville de Lévis se réservant elle-même le droit d'autoriser et réglementer ultérieurement, le cas échéant, tels usages.
		Section 3 de l'Introduction	Tome 3 Terminal: 6.3.13.1 Tome 4 Gazoduc: 7.4.6 et 7.5	Le promoteur indique qu'il entend privilégier le recours à des entreprises et des travailleurs locaux, résidant à Lévis ou dans la région. La Ville de Lévis souhaiterait que Rabaska se dote d'une politique d'achat ainsi que d'une politique d'embauche qui donnent la préférence aux entreprises et aux résidents de Lévis, afin d'assurer un maximum de retombées économiques au niveau local en collaboration avec la construction et l'exploitation du terminal projeté. Au besoin, Rabaska veillera à mettre de l'avant des programmes de formation adaptés, en lien avec les établissements d'enseignement de Lévis.	La Ville demande qu'un tel développement se fasse en lien avec le parc industriel de Lauzon, dont les limites sont adjacentes à la route Lallemand, à laquelle le parc industriel est interconnecté, par une nouvelle desserte routière donnant accès à l'échangeur 330.
		Section 3 de l'Introduction		La Ville souhaiterait que le promoteur s'engage à implanter et à maintenir son siège social et ses bureaux administratifs à Lévis.	Dans une perspective de développement durable, le promoteur aurait également avantage à mettre sur pied une structure de recherche et de développement qui, basée à Lévis, expertiserait toutes les applications possibles des pertes thermiques à être générées par Rabaska (filière du froid).

Thème	Sujet	Énoncé de la Directive section	Énoncé de l'étude d'impact section	Avis de la Ville de Lévis Préoccupation	Demande	Exigence (correspond à une compétence de la Ville)
	Fiscalité municipale (taxation) et recouvrement des coûts	Section 3 de l'introduction	Tome 3 Terminal: 6.3.8.4 et 6.3.8.6		Le promoteur reconnaît que le projet Rabaska constituera une base taxable de première importance pour la Ville de Lévis, mais sans toutefois pouvoir confirmer le niveau de taxation qui s'y rattachera. Par ailleurs, le promoteur indique aussi son intérêt à s'engager formellement pour un montant minimum de 7 M \$ par année envers la Ville de Lévis (hors tarification de services). Aussi, la Ville de Lévis demande donc au promoteur de s'engager à conclure, avant le 30 juin 2006, une entente contractuelle confirmant qu'il entend verser annuellement à la Ville, pendant toute la durée de vie utile du projet (estimée à 45 ans), une contribution financière annuelle d'un montant minimum de 7 M \$, indexée annuellement à partir de la mise en opération du terminal (méthanier), en fonction de l'indice des prix de la construction (bâtiments non résidentiels) publié par Statistique Canada, région métropolitaine de Montréal, seul indice disponible pour le Québec. Cette contribution pourrait tenir compte du montant des taxes foncières générales versées à la Ville.	
		Section 3 de l'introduction	Tome 3 Terminal 6.3.8.6		Le promoteur s'est engagé à n'engendrer aucun coût à la charge de la Ville pour les besoins spécifiques de son projet. Cet engagement devrait s'étendre à tous les frais engagés par la Ville de Lévis, à l'externe, pour analyser et traiter le projet Rabaska et les demandes formulées par le promoteur (ex : frais inhérents à la préparation du dossier à soumettre à la CPTAQ pour les besoins de Rabaska).	
	Activités récréatives	Section 3 de l'introduction		La Ville veut connaître l'implication de la présence et de l'utilisation du quai sur la «Route bleue», projet présentement en développement en collaboration avec la Fédération québécoise du canot et du kayak. La route 132 sert d'emprise à la Route verte dans le secteur d'implantation de Rabaska, de sorte qu'il conviendrait que le promoteur limite le nombre et l'utilisation des accès routiers à partir de la 132, pour éviter tout conflit d'usage et ce, tant dans la phase de construction que dans l'opération proprement dite du projet. La Ville privilégie l'accès au site de l'usine de regazéification par la route Lallemand, dans le secteur de l'échangeur 330, en lien avec la desserte routière du parc industriel Lauzon.		
		Section 3 de l'introduction		La Ville demande une évaluation plus précise de la cohabitation du projet avec les activités récréotouristiques, déjà prévues ou projetées par la Ville et ses partenaires.		

Thème	Sujet	Énoncé de la Directive Section	Énoncé de l'étude d'impact section	Avis de la Ville de Lévis Préoccupation	Demande	Exigence (correspond à une compétence de la Ville)	
Développement durable	Activités récréatives	Section 3 de l'introduction	Tome 3 Terminal : 2.4.6	L'étude d'impact mentionne des activités de pléage et de chasse dans la région. La Ville de Lévis souscrit aux principes du développement durable et en conséquence considère important que toutes les problématiques liées aux mammifères terrestres, à la faune avienne et aux espèces menacées soient bien documentées. Nous aimerions avoir l'assurance que tous les inventaires furent faits selon les règles de l'art, et que l'étude d'impact permettra de s'assurer que le projet Rabaska puisse se réaliser dans le respect de la biodiversité de ce milieu riche sur le plan écologique. La Ville juge qu'il est inacceptable de prévoir la fermeture, même temporaire, de la piste cyclable entre le 1 mai et le 30 octobre. Le promoteur devra présenter le tracé d'une voie de contournement, afin de permettre le maintien de l'utilisation de la piste cyclable. Les impacts pourraient être atténués en prenant compte des périodes de faible utilisation (printemps et automne). Préciser la durée et la nature des travaux.			
	Matières résiduelles	Section 3 de l'introduction	Tome 4 Gazouac: 7.4.3.2	Le promoteur devra indiquer dans l'étude d'impact iphasés construction et exploitation) la nature des matières résiduelles, les quantités produites, l'entreposage, la maintenance et le transport.		Le promoteur doit identifier les lieux finaux de disposition des matières résiduelles.	
	Déchets solides	Section 3 de l'introduction	Tome 3 Terminal: 4.13.4 et 4.13.3.1	Le promoteur devra indiquer dans l'étude d'impact les volumes et le type de déchets solides, produits en phases construction et exploitation, afin d'évaluer l'incidence de cette production sur les installations municipales (durée de vie utile).			
	Fermeture du site	Section 3 de l'introduction	Tome 3 Terminal : 4.12	Le promoteur mentionné que la démobalisation du site se fera conformément aux exigences réglementaires du moment. La Ville souhaite que le promoteur s'engage à démanteler ces installations irécupérer, recycler ou réutiliser les matériaux de démolition) à la cessation des activités et à remettre les lieux en état.			
	Projet d'agrandissement	Section 3 de l'introduction		Le promoteur doit s'engager à ne pas augmenter dans le temps la capacité de production de son usine de regazéification (10 millions de mètres cubes de GPL par année), conformément aux engagements qu'il a pris en ce sens lors de la présentation de l'étude d'impact au Comité plénier de la Ville de Lévis, en date du 30 janvier 2006.			

Thème	Sujet	Énoncé de la Directive Section	Énoncé de l'étude d'impact Section	Avis de la Ville de Lévis Préoccupation	Demande	Exigence (correspond à une compétence de la Ville)
Sécurité	Sécurité incendie				<p>À des fins de sécurité, il serait pertinent que le site soit desservi par deux routes d'accès et que celles-ci soient présentées dans l'étude d'impact. L'accès permanent à l'usine doit se faire à partir de la route Lallemand (secteur échangeur 330), et au quai, par la route 132..</p> <p>La Ville, étant maître d'oeuvre de la sécurité incendie sur le territoire, veut connaître les engagements, quant aux programmes de formation des pompiers de l'entreprise et de la Ville, la tenue d'exercices, l'acquisition, le maintien et la mise en commun d'équipements.</p> <p>La Ville a besoin de connaître les détails relatifs aux équipements incendies qui seront installés (type d'équipement, nombre, débit d'eau requis, localisation, etc.).</p> <p>La Ville note que le plan d'intervention d'urgence, doit être affirmé au plan des mesures d'urgence de la Ville. La Ville doit avoir l'assurance qu'à chacune des étapes (prévention, préparation, intervention et rétablissement), un lien de communication efficace permette l'élaboration de mécanismes conjoints avec le Service de sécurité incendie. L'objectif étant que tous les aspects des plans (logistique, opération communication etc.) soient effectivement assurés.</p> <p>La Ville croit que la divulgation préalable des risques à la population doit être réalisée conjointement avec la Ville et les autres partenaires en sécurité civile. Le Comité mixte municipalité Industrie (CMMI) doit être considéré à cette fin.</p>	Préciser les réserves d'eau disponibles sur le site pour permettre une intervention adéquate, en fonction du risque.
			Tome 3 Volume 2 annexe F			
			Tome 3 Volume 2 annexe F			
			Tome 3 Volume 2 annexe F			
			Tome 3 Volume 2 annexe F			
	Sécurité publique					

Thème	Sujet	Énoncé de la Directive Section	Énoncé de l'étude d'impact Section	Avis de la Ville de Lévis Préoccupation	Demande	Exigence (correspond à une compétence de la Ville)
Sécurité	Nuisances			<p>La Ville souhaite obtenir des précisions sur l'éclairage des installations (type de luminaire, nombre de lumen, hauteur, orientation des luminaires, etc.), dans le but d'évaluer les nuisances pour les résidents et les gens qui circulent sur les routes avoisinantes. Une simulation en trois dimensions serait appréciée.</p> <p>Le promoteur s'engage à permettre l'agriculture sur la portion excédentaire des terrains achetés. Il doit s'engager à garantir le maintien du paysage champêtre et à s'assurer que les pratiques agricoles sur ces propriétés se fassent selon les principes du développement durable.</p> <p>Des précisions supplémentaires devraient être présentées, concernant les nuisances résultant de l'émission des poussières (axe des vents dominants, secteurs résidentiels les plus à risque, etc.).</p> <p>Une cartographie de simulations sonores serait appréciée.</p>		
			Tome 3 Terminal: 6.3.5.6			
			Tome 3 Terminal: 6.3.10			
		partie 1, Section 4.1	Tome 3 Terminal: 6.3.12.2 et 6.3.12.4			

Thème	Sujet	Énoncé de la Directive Section	Énoncé de l'étude d'impact Section	Avis de la Ville de Lévis Préoccupation	Demande	Exigence <i>(correspond à une compétence de la Ville)</i>
Aménagement et utilisation du territoire						
	Esthétique Paysage	du	Tome 3 Terminal; 6.2.1.4		L'étude d'impact mentionne que sur les 45,5 ha déboisés, seulement 10 ha seront reboisés, le reste étant ensemencé de graminées. Afin de maintenir la biodiversité du territoire (perte nulle en matière de déboisement), la Ville demande que les superficies reboisées soient équivalentes à 45,5 ha. Le promoteur doit indiquer comment et où il entend compenser les activités de déboisement.	
	Statut de propriété	Partie 1, Section 7	Tome 3 Terminal : 8.5.6	Préciser la durée du suivi qui sera mis de l'avant afin d'assurer une reprise végétale. Les informations relatives au droit de propriété, pour la zone d'étude et les terrains limitrophes, sont insuffisantes.		
	Infrastructures				La Ville demande que la voie d'accès permanente soit raccordée à la route Lallemand (échangeur 330), pour permettre un effet de levier économique (implantation des entreprises agro-alimentaires qui exploiteront la filière du froid, en bordure de cette route d'accès) et pour éviter l'achalandage de la route 132, qui est également un tronçon de la «Route verte», dans le secteur d'implantation du projet. La Ville demande que l'approvisionnement de l'usine en eau potable et l'évacuation de ses eaux usées soient assurés par les réseaux d'infrastructures municipaux. Cette demande est émise, à la fois dans un souci de planification urbaine et d'efficacité opérationnelle (bouclage des réseaux), et pour la desserte du secteur est de son territoire (secteur Ville-Guay) mais également afin de soutenir le développement d'un éventuel complexe agroalimentaire connexe à la filière de froid qui prendrait place de part et d'autre de la route principale d'accès reliant l'usine à l'échangeur 330 / route Lallemand. Les dits services seront aménagés et tarifés selon les politiques habituelles de la Ville, cette dernière se réservant elle-même le droit d'autoriser et réglementer ultérieurement, le cas échéant, tels usages.	
	Cours d'eau		Tome 3 Terminal: 4.4.6.1		Le promoteur fait état de construire une bretelle d'accès provisoire reliant l'autoroute 20 au chantier. La Ville note qu'aucune demande formelle n'a été déposée au ministère des Transports du Québec, selon l'information obtenue de la Direction régionale du Ministère. La Ville souhaite qu'une demande soit déposée à cet effet et veut savoir quelle sera l'alternative envisagée, si la demande est refusée par le MTO.	
	Propriétés privées	Partie 1, Section 4.3	Tome 4 Gazoduc: 7.3.2.5		Les frais de relocalisation et les pertes de valeur, associés à la présence des infrastructures du projet, seront compensés par le promoteur. La Ville désire connaître les mécanismes précis qui seront mis en place pour déterminer cette évaluation, les coûts qui en résulteront pour les propriétaires et ce qu'il adviendra dans le cas des propriétés qui ne trouveront pas preneurs.	L'étude d'impact doit présenter un tracé précis du gazoduc afin de vérifier la conformité à la réglementation applicable

Thème	Sujet	Énoncé de la Directive Section	Énoncé de l'étude d'impact Section	Avis de la Ville de Lévis Préoccupation	Demande	Exigence (correspond à une compétence de la Ville)
	Aménagement et utilisation du territoire					
	Habitats protégés					
	Cadre légal et réglementaire			La Ville note que les droits de passage et servitudes existants sont peu ou pas documentés et que le promoteur devra obtenir toutes les autorisations requises, à cet égard, en vertu de la L.Q.E.		L'étude d'impact doit présenter un tracé précis du gazoduc afin de vérifier la conformité à la réglementation applicable
				La Ville est à valider le cadre réglementaire applicable au projet.		
	Aqueducs et égouts	Partie 1, Section 4.1	Tome 3 Terminal : 6.3.8.4	Le promoteur prévoit l'inventaire des puits domestiques, situés à l'intérieur de la zone appréhendée de rabattement de la nappe d'eau souterraine (construction de la route d'accès), afin de mieux préciser les impacts potentiels. Il serait souhaitable de procéder à cet inventaire le plus rapidement possible, de façon à intégrer cette information dans la version finale de l'étude d'impact et d'inclure également les puits susceptibles d'être affectés par le rabattement de la nappe phréatique, en phase exploitation.		
				Le promoteur propose le suivi de la nappe phréatique (8.5.3) et de la qualité de l'eau des puits des résidences, près des installations (8.5.4). Toutefois, ces suivis seront mis en place en phase exploitation seulement. Aucun suivi n'est proposé pour la phase construction. Préciser les suivis à mettre en place, pendant la phase construction, afin d'assurer un approvisionnement en eau potable aux résidences situées près du site. Préciser le nombre de résidences qui feront l'objet de ces suivis (phases construction et exploitation) ainsi que la durée.		
	Infrastructures de transport	Partie 1, Section 7	Tome 3 Terminal : 8.5.3 - 8.5.4 - 8.5.5	L'information relative au transport routier (débit du trafic, type de véhicule pouvant y circuler, etc.) est limitée et ne permet pas de juger de l'importance des impacts, de façon adéquate. Dans le but d'évaluer les effets de la construction du gazoduc de même que la construction du terminal sur le système routier, le promoteur devra fournir le tracé routier qui sera privilégié, les types de véhicule qui circuleront, la fréquence et l'horaire. À cet effet, une étude de débit de la circulation et de la capacité de transit des routes, qui seront empruntées, devra être effectuée.		
			Tome 3 Terminal : 4.9 et 6.3.8.1			
			Tome 4 Chapitre 2.5 et 7			